Deutscher Bundestag **Drucksache 16/4423**
16. Wahlperiode 28. 02. 2007

Antrag

der Abgeordneten Laurenz Meyer (Hamm), Eckhart Rehberg, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Ulrich Adam, Veronika Bellmann, Otto Bernhardt, Carl-Eduard von Bismarck, Antje Blumenthal, Klaus Brähmig, Monika Brüning, Gitta Connemann, Alexander Dobrindt, Anke Eymer (Lübeck), Dr. Hans Georg Faust, Enak Ferlemann, Hartwig Fischer (Göttingen), Dirk Fischer (Hamburg), Axel E. Fischer (Karlsruhe-Land), Dr. Maria Flachsbarth, Erich G. Fritz, Jochen-Konrad Fromme, Dr. Michael Fuchs, Dr. Reinhard Göhner, Reinhard Grindel, Michael Grosse-Brömer, Ernst Hinsken, Robert Hochbaum, Klaus Hofbauer, Franz-Josef Holzenkamp, Susanne Jaffke, Bartholomäus Kalb, Hans-Werner Kammer, Eckart von Klaeden, Jürgen Klimke, Dr. Rolf Koschorrek, Hartmut Koschyk, Thomas Kossendey, Dr. Martina Krogmann, Dr. Hermann Kues, Andreas G. Lämmel, Ingbert Liebing, Wolfgang Meckelburg, Dr. Angela Merkel, Dr. h. c. Hans Michelbach, Dr. Eva Möllring, Carsten Müller (Braunschweig), Bernd Neumann (Bremen), Franz Obermeier, Henning Otte, Rita Pawelski, Ulrich Petzold, Dr. Joachim Pfeiffer, Ronald Pofalla, Dr. Heinz Riesenhuber, Dr. Norbert Röttgen, Albert Rupprecht (Weiden), Georg Schirmbeck, Dr. Ole Schröder, Christian Freiherr von Stetten, Gero Storjohann, Lena Strothmann, Andrea Astrid Voßhoff, Kai Wegner, Marcus Weinberg, Karl-Georg Wellmann, Dagmar Wöhrl, Volker Kauder, Dr. Peter Ramsauer und der Fraktion der CDU/CSU
sowie der Abgeordneten Dr. Margrit Wetzel, Garrelt Duin, Dr. Rainer Wend, Ludwig Stiegler, Niels Annen, Doris Barnett, Dr. Hans-Peter Bartels, Klaus Barthel, Uwe Beckmeyer, Dr. Axel Berg, Ute Berg, Kurt Bodewig, Clemens Bollen, Willi Brase, Bernhard Brinkmann (Hildesheim), Dr. Michael Bürsch, Edelgard Bulmahn, Ulla Burchardt, Christian Carstensen, Martin Dörmann, Sebastian Edathy, Karin Evers-Meyer, Annette Faße, Sigmar Gabriel, Monika Griefahn, Gabriele Groneberg, Hans-Joachim Hacker, Bettina Hagedorn, Hubertus Heil, Rolf Hempelmann, Gabriele Hiller-Ohm, Petra Hinz (Essen), Iris Hoffmann (Wismar), Johannes Kahrs, Christian Kleiminger, Hans-Ulrich Klose, Dr. Bärbel Kofler, Rolf Kramer, Volker Kröning, Christian Lange (Backnang), Gabriele Lösekrug-Möller, Dirk Manzewski, Lothar Mark, Caren Marks, Dr. Matthias Miersch, Marko Mühlstein, Gesine Multhaupt, Thomas Oppermann, Holger Ortel, Dr. Wilhelm Priesmeier, Dr. Sascha Raabe, Dr. Carola Reimann, Sönke Rix, Dr. Ernst Dieter Rossmann, Ortwin Runde, Olaf Scholz, Reinhard Schultz (Everswinckel), Dr. Martin Schwanholz, Dr. Ditmar Staffelt, Joachim Stünker, Dr. Rainer Tabillion, Jörg Tauss, Jörn Thießen, Franz Thönnes, Hans-Jürgen Uhl, Hedi Wegener, Andrea Wicklein, Engelbert Wistuba, Dr. Wolfgang Wodarg, Manfred Zöllmer, Dr. Peter Struck und der Fraktion der SPD

Maritime Wirtschaft in Deutschland stärken

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Maritimer Standort

1. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die maritime Wirtschaft in Deutschland zählt mit 400 000 Beschäftigten und einem Umsatzvolumen von mehr als 54 Mrd. Euro zu den wichtigsten und fortschrittlichsten Wirtschaftszweigen in Deutschland.

Zirka 95 Prozent des interkontinentalen Warenaustausches werden über den Seeweg abgewickelt. Der internationale Handel wächst doppelt so stark wie das weltweite Bruttoinlandsprodukt (BIP) und stellt einen der dynamischsten Wachstumsmärkte dar. Dem Wasserweg kommt eine zentrale Rolle bei der Bewältigung des Zuwachses im internationalen Personen- und Güterverkehr, in der See-, Küsten- sowie der Binnenschifffahrt zu.

Der Transport mit modernen, energetisch hocheffizienten Schiffen leistet zudem einen wichtigen Beitrag zur Senkung von Umweltbelastung durch Luftschadstoffe und Kohlendioxid im Güter- und Personentransport.

Die Perspektiven für einen weiteren Ausbau des deutschen Schifffahrtsstandorts in den nächsten Jahren sind gut. Aufgrund seiner Attraktivität wird der Schifffahrtstandort Deutschland noch internationaler werden.

Werften und Zulieferindustrie in Deutschland haben sich besonders auf den Bau komplexer Schiffstypen konzentriert. Sie sind Technologietreiber für den zivilen und militärischen Schiffbau. Reeder und Häfen sind führend in der Entwicklung und Anwendung optimierter Logistiklösungen.

Die maritime Wirtschaft ist von herausragender Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands als Technologie-, Produktions- und Logistikstandort. Sie ist ein wesentlicher Eckpfeiler für Deutschlands führende Position im Export. Dabei ist stets der Grundsatz der nachhaltigen Entwicklung, welcher die wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Komponenten gleichberechtigt betrachtet, von großer Bedeutung.

Ziel der maritimen Politik ist es, den maritimen Standort zu stärken und Beschäftigung, Wertschöpfung sowie Ausbildung zu sichern. Die Entwicklung einer nationalen Zukunftsstrategie „LeaderSHIP Deutschland“ für den Schiffbau und die Fortentwicklung des „Maritimen Bündnisses“ für den Seeverkehr sind Voraussetzungen, um dieses Ziel zu erreichen.

2. Der Deutsche Bundestag begrüßt:

- dass die Stärkung des maritimen Standortes im Koalitionsvertrag der Bundesregierung fest verankert wurde;
- die Aufnahme der maritimen Technologien in den Aktionsplan in „Hightech-Strategie Deutschland“;
- die Benennung einer Koordinatorin der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft.

3. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

entsprechend ihrer Zielsetzung, den maritimen Standort zu sichern und zu stärken, die politischen und administrativen Rahmenbedingungen in Deutschland so zu gestalten, dass die deutsche maritime Wirtschaft ihre technologische und logistische Führungsrolle unter marktwirtschaftlichen Bedingungen international ausspielen kann und staatliche Einflussnahmen globaler Wettbewerber zurückgedrängt und ausgeglichen werden.

II. Schifffahrt

1. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

- Deutschland ist einer der größten und erfolgreichsten Schifffahrtsstandorte der Welt. Die deutsche Handelsflotte steht nach der Nationalität der Eigner weltweit an dritter, nach der Anzahl der Containerschiffe und bei deren Vermarktung sogar weltweit an erster Stelle.
- Wie in der PwC-Studie zu den wirtschaftlichen und strukturellen Wirkungen der Ergebnisse der 3. Nationalen Maritimen Konferenz in Lübeck dokumentiert wird, haben Tonnagesteuer, Lohnsteuereinbehalt, Ausbildungsförderung, die neue Schiffsbesetzungsverordnung und Schiffssicherheitsanpassung positive Wirkungen erzielt.
- Das Maritime Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt zeigt erste Wirkungen. Die Ausbildungszahlen haben sich in den vergangenen zwei Jahren von rund 470 auf rund 900 nahezu verdoppelt. In diesem Zeitraum ist allein die Zahl der Beschäftigten an Bord um rund 900 und der Landbeschäftigten um rund 3 000 gestiegen.
- Aufgrund der Ausbildungsdefizite der vergangenen Jahre fehlt nautischer Nachwuchs: Jährlich beenden ca. 150 Fachhochschüler ihr Studium. Rund 600 bis 700 nautische Absolventen werden pro Jahr gebraucht. Um dem Mangel an nautischem Personal und Schiffsmechanikern wirksam begegnen zu können, müssen Länder, Reedereien und Gewerkschaften gemeinsam ein entsprechendes Ausbildungskonzept entwickeln.
- Um die Verweildauer der Seeleute auf den Schiffen zu verlängern, müssen die Arbeitsbedingungen an Bord verbessert werden.
- Die Bundesländer müssen alle Möglichkeiten nutzen, die Anzahl der Studienplätze zu erhöhen. Ein Numerus clausus wird dem erkennbaren Nachwuchsbedarf nicht gerecht.

2. Der Deutsche Bundestag begrüßt:

- dass der Verband Deutscher Reeder (VDR) eine Reihe von Maßnahmen beabsichtigt, um die erzielten Erfolge des Maritimen Bündnisses dauerhaft zu sichern: Dazu gehört die Zusage des VDR, 50 Prozent seiner Mitgliedsbeiträge für Aus- und Fortbildungszwecke zur Verfügung zu stellen;
- die Zusage einer Übernahmegarantie durch die Reederschaft, damit noch mehr junge Menschen ermuntert werden, einen nautischen Beruf zu erlernen;
- die Zusicherung der Bundesländer, die notwendigen Ausbildungsplätze an den seemännischen Fach- und Fachhochschulen zur Verfügung zu stellen;
- die Zusage der Reeder, pro Jahr mindestens 100 Praktikantenstellen für Seiteneinsteiger zur Verfügung zu stellen und Werkstipendien zur Unterstützung der nautischen Ausbildung anzuregen;
- dass die Bundesregierung die Voraussetzungen für die Zusage der Reeder geschaffen hat, die unter deutscher Flagge fahrenden Handelsschiffe ab 2008 auf mindestens 500 zu erhöhen. Ziel ist, dass ab 2010 wieder 600 Handelsschiffe unter deutscher Flagge fahren;
- dass ab dem Bundeshaushalt 2007 jährlich 2 Mio. Euro für ein Programm zur Förderung umweltfreundlicher Motoren in der Binnenschifffahrt bereitgestellt werden;
- dass die steuerliche Förderung über den § 6b des Einkommensteuergesetzes (bei der Veräußerung von Binnenschiffen) gesetzlich verankert wurde;

- dass die Ausbildungsförderung in der Binnenschifffahrt in Höhe von 2,5 Mio. Euro jährlich erfolgt;
- dass das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) durch eine personelle Aufstockung seine Aufgabe, durch Beratung, Information und Werbung die Verlagerung auf die Küsten- und Binnenschifffahrt zu fördern, erweitern kann;
- dass eine Seeverkehrsprognose für das Jahr 2025 erstellt wird.

3. Der Deutsche Bundestag bekräftigt,

dass entsprechend dem Koalitionsvertrag die Tonnagesteuer sowie der Lohnsteuereinbehalt weiterhin beibehalten werden. Entsprechend den Leitlinien der EU müssen dafür die vereinbarten Rückflaggungen erfolgen.

4. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- dass sie ihre Maßnahmen verstetigt, um den Kostennachteil von Schiffen unter deutscher Flagge im Vergleich zu Schiffen unter fremder Flagge weiterhin zu mindestens $^{2}/_{3}$ ausgleichen zu können;
- im Rahmen des Bündnisses für Ausbildung und Beschäftigung darauf hinzuwirken, dass das von den Küstenländern, der Reederschaft und den Gewerkschaften zu entwickelnde Ausbildungskonzept umgesetzt wird und ungenutzte Personalressourcen besser ausgeschöpft werden;
- dass die finanzielle Unterstützung der Ausbildung des Fachkräftenachwuchses beibehalten wird;
- im Einvernehmen mit den Sozialpartnern die Ausnahmeregelungen der Schiffsbesetzungsverordnung für einen noch zu befristenden Zeitraum fortzuführen. Dabei muss sichergestellt sein, dass ein Kapitän an Bord ist, der entsprechend der Schiffsbesetzungsverordnung deutsche Sprachkenntnisse hat;
- dass eine Imagekampagne für seemännische Berufe gemeinsam von Bund, Ländern, Gewerkschaften, Reedern und der Agentur für Arbeit initiiert wird.

III. Häfen

1. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die deutsche Hafenwirtschaft ist ein wichtiger Garant für die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Deutschland im globalen Wettbewerb und leistet aktuell einen wesentlichen Beitrag zum Wirtschaftsaufschwung in Deutschland. Wie in den Vorjahren hat sich auch 2005 der Seegüterumschlag mit 285 Mio. t und einem Plus von 4,8 Prozent weiter erhöht. Die Aufwärtsentwicklung im Seehafenumschlag wird weiter anhalten. Eine Verdoppelung des Containerumschlages bis 2015 ist realistisch. Mit 2,7 Millionen Beschäftigten ist die Logistik eine der wichtigsten Schlüsselbranchen. Rund 300 000 Arbeitsplätze sind davon direkt und indirekt hafenabhängig.

Die deutschen Häfen haben als logistische Dienstleistungszentren und Industriestandorte große Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Deutschland.

2. Der Deutsche Bundestag begrüßt:

- die prioritäre Einstufung der im Bundesverkehrswegeplan 2003 genannten 15 Projekte zum Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen und deren Aufnahme in den Investitionsrahmenplan des Bundes;

- die Verkürzung der Planungszeiten für Projekte zum Ausbau der Hinterlandanbindungen und seewärtigen Zufahrten im Rahmen des Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetzes;
- dass der Bund für die Anpassungen der seewärtigen Zufahrten Elbe und Weser zu den Seehäfen sowie für den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals die notwendigen Mittel in den Haushalt eingestellt hat;
- dass die Mineralölbesteuerung im Seegüterumschlag von 47 Cent/Liter auf 6,1 Cent/Liter gesenkt wurde und somit die Wettbewerbsposition der deutschen Seehäfen – nach Genehmigung durch die EU – deutlich verbessert wird;
- die Zusage der Küstenländer, ihre Hafeninfrastrukturen in Höhe von 4,3 Mrd. Euro bis 2012 auszubauen;
- die Zusicherung der deutschen Hafenwirtschaft, in den Ausbau ihrer Terminals bis 2012 ca. 3,2 Mrd. Euro zu investieren und ihre Anstrengungen zu forcieren, bis 2012 2 000 Langzeitarbeitslose wieder in den Arbeitsmarkt zu integrieren.

3. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf:

- die Hinterlandanbindungen und seewärtigen Zufahrten zu den deutschen Seehäfen zügig auszubauen, den Erfordernissen des internationalen Wettbewerbs und einer nachhaltigen Verkehrspolitik (Verlagerung des Güterverkehrs von Straße auf Wasser) anzupassen und hierbei auch alternative Finanzierungsmöglichkeiten in Betracht zu ziehen. Um den Verkehrsträger Binnenschifffahrt zu stärken, ist eine verlässliche Schiffbarkeit von Elbe und Weser zu gewährleisten;
- die Strategie für die see- und landseitige Anbindung der Häfen fortzuentwickeln und auf der Grundlage der „gemeinsamen Plattform des Bundes und der Küstenländer zur deutschen Seehafenpolitik“ mit den Ländern gemeinsam fortzuschreiben;
- den geplanten Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals so schnell wie möglich zu realisieren;
- Harmonisierungsspielräume in der EU zu nutzen sowie internationale Wettbewerbsverzerrungen und Harmonisierungsdefizite auf europäischer Ebene unter Ausnutzung nationaler Handlungsspielräume weiter abzubauen;
- sich einzusetzen, dass das Notifizierungsverfahren zur beihilferechtlichen Genehmigung der Ermäßigung der Mineralölbesteuerung beim Seehafenumschlag durch die EU-Kommission möglichst kurzfristig und erfolgreich abgeschlossen wird;
- geeignete Maßnahmen zur Schaffung einer Basis für wettbewerbsfähige Trassenpreise im Seehinterlandverkehr auf der Schiene geprüft werden;
- sich nachdrücklich auf EU-Ebene für die Umsetzung des EU-Konzeptes „From Road to Sea“ einzusetzen;
- sich für den Ausbau und die Weiterentwicklung der Transeuropäischen Netze und der Meeresautobahnen einzusetzen;
- sich im Rahmen des von der EU vorgesehenen Konsultationsverfahrens im Hinblick auf die künftige europäische Seehafenpolitik für faire Wettbewerbsbedingungen der deutschen Seehäfen einzusetzen. Das gilt vor allem auch in Fragen der finanziellen Transparenz und in Beihilfefragen;
- den „Masterplan Güterverkehr und Logistik“ als Handlungsgrundlage für eine noch bessere Vermarktung des Logistikstandortes Deutschland zu nutzen;

- die deutsche Seehafenwirtschaft mit dem neuen Technologieprogramm „Innovative Seehafentechnologie (ISETEC II) mit Fördermitteln zu unterstützen;
- gemeinsam mit der deutschen Hafenwirtschaft schnellstmöglich die Integration von rund 2 000 Langzeitarbeitslosen in den maritimen Arbeitsmarkt durch besondere Qualifizierungsmaßnahmen und gezielte finanzielle Förderung bis 2012 zu erreichen;
- die internationalen Bemühungen zur Vermeidung und Reduzierung von Schiffsemissionen in den Häfen sowie zur Normung von Stromanschlüssen für die Stromversorgung von Land aus zu unterstützen.

IV. Schiffbau

1. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Deutschland steht an vierter Position im Weltschiffbau. Die Umsätze deutscher Werften im Handels-, Yacht- und Marineschiffbau und Reparaturgeschäft beliefen sich im Jahr 2005 auf 6,1 Mrd. Euro. Auf deutschen Werften sind ca. 23 000 Arbeitnehmer unmittelbar beschäftigt. Zusätzlich sind rund 6 000/7 000 Leiharbeitskräfte dauerhaft tätig. Insgesamt werden in der Schiffbauindustrie inklusive der Zuliefererbetriebe mehr als 100 000 Mitarbeiter beschäftigt. Die Auslastung der meisten Werften ist bis 2009 gesichert.

Die Zuliefererindustrie erzielte 2005 einen Umsatz von rund 9,83 Mrd. Euro (Anteile: Hamburg 22 Prozent, Bayern 19 Prozent, Baden-Württemberg 19 Prozent, Schleswig-Holstein 19 Prozent, Nordrhein-Westfalen 8 Prozent, Niedersachsen 5 Prozent, Bremen 3 Prozent. Mecklenburg-Vorpommern 2 Prozent, übrige 3 Prozent) und liegt damit umsatzmäßig weltweit auf Rang 2 hinter Japan – im Export sogar auf Platz 1.

Die Erfahrungen der letzen Jahre, z. B. die Unglücke der Frachter Pallas und Erika mit ihren verheerenden Folgen für Umwelt und Wirtschaft, haben gezeigt, wie wichtig hohe Qualitätsstandards im Schiffbau und in der Schifffahrt (insbesondere Inspektion und Wartung im Schiffsbetrieb) sind. Vor dem Hintergrund zunehmender Verkehrszahlen und immer größer werdender Schiffe mit einem hohen Anteil Gefahrgutladung müssen die gesetzlichen Anforderungen so erhöht werden, dass die Besteller von Schiffen veranlasst werden, die hohen Sicherheits-, Qualitäts- und Umweltstandards des deutschen Schiffbaus im Interesse höherer Sicherheit auf See nachzufragen. Nur so kann Deutschland seine technische Spitzenposition in Marktanteile umsetzen. Durch eine Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit mittels nachhaltigem Schiffbau und Schiffbetrieb bei konsequenter Berücksichtigung hoher Umweltstandards („Clean Ship Approach“) wird erreicht, dass technologischer Fortschritt zugleich auch dem Interesse des Schutzes der Meeresökologie dient.

Eine zentrale Voraussetzung für die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und für den Ausbau der technologischen Spitzenposition der deutschen Schiffbauindustrie wird die Sicherung des Fachkräfte- und Ingenieurbedarfs in den nächsten Jahren sein.

2. Der Deutsche Bundestag begrüßt:

- dass die Bundesregierung ihre Schiffbaupolitik an den neuen Herausforderungen ausrichtet und Innovationen und strukturelle Verbesserungen im Schiffbau fördert;
- dass durch engagierten Einsatz der Bundesregierung die unbefristete Fortführung des Systems der Landesbürgschaften bei der EU-Kommission erreicht wurde;

- dass ein Pilotprojekt eines Arbeitskräftepools der Sozialpartner zur Vermeidung von Entlassungen, zum Ausgleich von Beschäftigungsschwankungen zwischen Werften und zur Weiterbildung von Mitarbeitern initiiert worden ist;
- die Bereitschaft der deutschen Schiffbauindustrie
  - im Rahmen der Zukunftsstrategie „LeaderSHIP Deutschland“ Investitionen in Höhe von 1 Mrd. Euro bis 2009 vorzunehmen,
  - die Zahl der Ausbildungsverhältnisse um 10 Prozent zu erhöhen,
  - bis 2009 ihren Anteil im Bereich der FuE zu erhöhen, um ein Gesamtvolumen von rd. 120 Mio. Euro (Industrie- und Fördermittel) zu erreichen,
  - im Bereich der Innovationen die bisherigen Vorhaben mit einem Gesamtvolumen von 380 Mio. Euro zu realisieren,
  - die Gewinnung von Fachkräftenachwuchs für die Schiffbauindustrie durch Werbemaßnahmen in Schulen zu unterstützen.

3. Der Deutsche Bundestag erwartet, dass die zugesagten Ausbildungsplätze auch in Zukunft in den Unternehmen sichergestellt werden.

4. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- die Initiative des europäischen Schiffbauverbandes mit der Europäischen Investitionsbank zu unterstützen, ein Sicherungsinstrument auf europäischer Ebene zu schaffen, wobei wobei das nationale Bürgschaftssystem Bestand haben muss;
- mittels der länderübergreifenden Arbeitsgruppe „Schiffbauliche Hochschulausbildung und Forschung“ schnellstmöglich konkrete Maßnahmen zur Sicherung des Ingenieurnachwuchses der deutschen Schiffbauindustrie zu entwickeln, die bis zur nächsten Maritimen Konferenz zu ersten Erfolgen führen. Insbesondere muss die Abbrecherquote im Schiffbaustudium deutlich verringert werden;
- dass sie die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Schiffbaus im Zusammenwirken von Industrie und Sozialpartnern auch weiterhin unterstützt durch Prüfung einer
  - wettbewerbsfähigen Umgestaltung des CIRR-Systems, und
  - Ausschöpfung des EU-Rechtsrahmens für FuE- und Innovationsförderung durch Verzicht auf die bedingte Rückzahlung der entsprechenden Bundesmittel. Hierbei ist eine angemessene Beteiligung der norddeutschen Küstenländer anzustreben;
- aufbauend auf den bestehenden Förderprogrammen und dem maritimen Teil der „Hightech-Strategie Deutschland“ in eine Exzellenzstrategie zu entwickeln, um die nachhaltige Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Schiffbaus zu flankieren. Hierbei sollte besonderes Augenmerk auf die internationale Durchsetzung hoher technischer Sicherheitsstandards gelegt werden;
- dass sie sich weiterhin einsetzt, dass faire internationale Wettbewerbsbedingungen geschaffen werden und die Verhandlungen der Europäischen Kommission über ein neues Weltschiffbauübereinkommen erfolgreich fortgesetzt werden mit dem Ziel weltweit ein faires Level-Playing-Field ohne staatliche Subventionen und wettbewerbsverfälschende Einflussnahme durchzusetzen.

V. Meeresforschung und Meerestechnik

1. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die deutsche meerestechnische Industrie ist eine Hightech-Branche. Die Meere bieten eine Vielzahl bislang noch weitgehend unerkundeter Ressourcen. Gleichwohl reagieren sie sehr sensibel auf menschliche Eingriffe durch die Fischereiwirtschaft, die Öl- und Gasförderung, landbasierte Aktivitäten wie Landwirtschaft und Industrie, Schifffahrt, Küstenentwicklung, Tourismus sowie Kies- und Sandentnahme.

Die bisherigen Kenntnisse über maritime Ressourcen sind auf der einen Seite lückenhaft, lassen auf der anderen Seite aber große Wachstumschancen für die meerestechnische Industrie erkennen. Im Rahmen verschiedener Forschungsprojekte werden Erkenntnisse gewonnen, die einerseits dem Einsatz deutscher Technologie für den Abbau mineralischer Rohstoffe und Gashydrate vom Meeresboden und andererseits der Identifizierung und Beherrschung von damit verbundenen Risiken dienen können.

Auch im medizinischen Bereich birgt der Ozean unausgeschöpftes Potential. Die medizinische Forschung interessiert sich mittlerweile für zahlreiche komplexe Wirkstoffsysteme aus dem Meer, von denen man sich neue Antibiotika und Mittel gegen Krebs erhofft. Dementsprechend arbeitet die marine Mikrobiologie auch mit Zulieferern der pharmazeutischen Industrie zusammen. Bisher wurden die Potentiale der blauen Biotechnologie, die ihren Schwerpunkt auf den technischen Einsatz mariner Organismen (genetische Ressourcen) bzw. von Stoffwechselprozessen und -produkten mariner Organismen setzt, kaum genutzt. In diesem Forschungsbereich liegt eine der großen Herausforderungen des 21. Jahrhunderts, deren Annahme aber für die deutsche maritime Wirtschaft wertvolle Chancen bietet.

Einen weiteren Forschungsbereich stellen die Auswirkungen des Klimawandels auf die Meeresökologie und die Rolle der Meere im klimatischen Zusammenspiel dar. Etwa 30 Prozent des jährlichen anthropogenen CO_2-Ausstoßes wird durch die Meere absorbiert. Gefährdungen der Meeresökosysteme und von den Meeren ausgehende Gefahren, die ihre Ursache im Klimawandel haben, aber auch die Leistungen der Meere für das Weltklima sind bisher nur ansatzweise erforscht. Forschungsbedarf besteht auch hinsichtlich möglicher Leistungen der Meere gegen Klimaveränderungen, z. B. durch CO_2-Sequestierung und sichere Einlagerungsmöglichkeiten. Es gilt, die Forschung voranzutreiben, damit Chancen genutzt und Risiken erkannt und beherrscht werden können.

2. Der Deutsche Bundestag begrüßt

- die inzwischen erzielten Erfolge der strategischen Allianz für die Meerestechnik;
- die Aufnahme der Meeresforschung und -technologie in die Hightech-Strategie der Bundesregierung;
- die Initiativen von Wirtschaft, Verbänden und Wissenschaft zur besseren Vernetzung auf regionaler und nationaler Ebene;
- die deutsche Spitzenposition bei der Erforschung und Erschließung von Lagerstätten in großen Meerestiefen oder polaren Regionen;
- die Konzentration der Forschung auf Exploration, Produktion und Transport von Öl und Gas im Offshore-Bereich und in eisbedeckten Gebieten als dem größten und am schnellsten wachsenden Markt der Meerestechnik;
- die Initiative „Go subsea“ als Aktionskonzept für die FuE-Förderung zur Nutzung der Ressourcen aus dem Meer;

- die Verstärkung der internationalen Forschungskooperation, insbesondere mit Russland und Norwegen;
- die Förderung des Leuchtturmprojektes „Integrated Systems for Underwater Production of Hydrocarbons“ – ISUP (integriertes Unterwasserproduktionssystem für Kohlenwasserstoffe);
- die Bündelung aller Kräfte in Leuchtturmprojekten mit dem Ziel, die Systemfähigkeit deutscher Entwicklung voranzutreiben.

3. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- die EU-Ratspräsidentschaft zu nutzen, um im Bereich der Erforschung mariner Ressourcen und der Entwicklung neuer umweltschonender Meerestechnologien eine eigenständige europäische Forschungs- und Förderstrategie zu entwickeln;
- die Erforschung innovativer Verfahren zur Gewinnung fossiler und regenerativer Energiequellen aus dem Meer zu fördern und die Chancen bislang noch nicht ausreichend erforschter Ressourcen wie die Gewinnung von Erdgas aus marinen Hydratlagerstätten und die sichere Deponierung von CO_2 zu verbessern wie auch die hierbei zu beachtenden Risiken und Umweltauswirkungen zu analysieren;
- die Erforschung mariner und mikrobiologischer Ressourcen zu fördern, die z. B. zur Heilung von Krankheiten beitragen können;
- zusammen mit den Bundesländern der deutschen Klima-, Meeres- und Polarforschung ausreichend geeignete Forschungsplattformen wie z. B. Schiffe und Stationen zur Verfügung zu stellen, um die Wechselwirkungen zwischen Klimasystem und Weltmeeren besser erforschen und aussagekräftige Vorhersagen zu bevorstehenden Veränderungen ableiten zu können;
- Forschungsergebnisse in Marktchancen, Arbeitsplätze und wirtschaftliches Wachstum umzusetzen sowie die Erschließung ausländischer Märkte politisch zu unterstützen;
- sich für deutsche Meeresforschung- und Meerestechnikkompetenz im Rahmen internationaler Gespräche, Verhandlungen und Abkommen verstärkt sowie erfolgs- und ergebnisorientiert einzusetzen. Dabei sind insbesondere das Auswärtige Amt und das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung gefordert;
- einen nationalen Masterplan mit Empfehlungen für eine künftige maritime Technologiepolitik, eine kohärente Bundespolitik und eine mit den Ländern abgestimmte maritime Politik zu erstellen.

VI. Offshore-Windenergie

1. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Offshore-Windenergie ist ein junger hightechorientierter Wirtschaftszweig der maritimen Wirtschaft in Deutschland. Dank des Spitzen-Know-hows verfügt dieser Bereich auch angesichts des weltweit drastisch steigenden Energiebedarfes über erhebliches Potential, in den nächsten Jahren auf den Weltmärkten eine herausragende Rolle zu spielen. Deutschland ist Weltmarktführer in der Offshore-Technologie. Allerdings ist auch festzustellen, dass die Nutzung der Offshore-Windenergie in Deutschland deutlich hinter der Entwicklung in anderen Ländern zurückliegt.

Deshalb gilt es, die Rahmenbedingungen für die Offshore-Windenergie zu verbessern, um das Ziel zu erreichen, bis 2010 12,5 Prozent und bis 2020 20 Prozent der Stromerzeugung aus regenerativen Energien zu gewinnen.

2. Der Deutsche Bundestag begrüßt:

- dass mit dem Gesetz zum Vorrang der erneuerbaren Energien die wirtschaftlichen Voraussetzungen für den Betrieb von Offshore-Windparks in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) gegeben sind;
- dass der Bund in der deutschen AWZ inzwischen 15 Offshore-Windparks genehmigt hat;
- die Verbesserung der gesetzlichen Rahmenbedingungen und der Wirtschaftlichkeit für die Offshore-Windenergie durch das Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz im Bereich des notwendigen Netzausbaus. Die dabei eingegangene Selbstverpflichtung der Netzbetreiber für den in der DENA-Studie vordringlich genannten Ausbau, insbesondere der 380-kV-Netzebene, muss von diesen zeitnah umgesetzt werden.

3. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf:

- ein Monitoring für die Entwicklung von Offshore-Windparks und den Netzausbau einzurichten, das bundespolitischen Handlungsbedarf frühzeitig erkennen lässt;
- auf die Länder einzuwirken, dass sie die für den Bau und den Betrieb von Offshore-Windparks notwendige Hafeninfrastruktur in ihre Hafenentwicklungskonzepte einbinden und prüfen, ob öffentlich-private-Partnerschaften ein geeignetes Finanzierungsinstrument dafür sind;
- zu prüfen, ob weitere Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten notwendig sind für neue Gründungstechnologien sowie Wartung und Service der Windparks, die durch ihre Standorte völlig neu zu bemessenden Naturgewalten ausgesetzt sind;
- die bestehenden Sicherheitskonzepte für die deutlich zunehmende internationale Seeschifffahrt im Hinblick auf die Schutz- und Sicherheitsbestimmungen der Offshore-Windparks zu überprüfen und ggf. weiterzuentwickeln;
- die Raumordnungsplanung für die AWZ zum Abschluss zu bringen, um mögliche neue Nutzungskonflikte angesichts neuer Offshore-Nutzungen zu regeln;
- für den weiteren Ausbau der Offshore-Windenergie die europäische Zusammenarbeit und den Erfahrungsaustausch in den Bereichen Netzanbindung und Forschung zu verstärken.

VII. Sicherheit des Seeverkehrs und Meeresumweltschutz

1. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Lebensraum Meer ist sowohl das größte zusammenhängende Ökosystem der Erde, dessen Funktionen es zu schützen und zu erhalten gilt, als auch ein Wirtschaftsraum mit großen Perspektiven und Chancen. Notwendig ist ein politischer Rahmen, der die für die Menschen notwendige Nutzung der Meere auf einem ausschließlich nachhaltigen Niveau sicherstellt, so dass die natürlichen Funktionen der Meere nicht gefährdet werden und die Meerespolitik auf EU-, Länder- und auf regionaler Ebene sowie daraus resultierende unterschiedliche Ansprüche miteinander in Einklang gebracht werden.

In Anbetracht der gestiegenen Gefahr terroristischer Angriffe kommt daneben der Gefahrenabwehr im internationalen Seeverkehr herausragende Bedeutung zu.

2. Der Deutsche Bundestag begrüßt

- die Weiterentwicklung und die Verabschiedung von internationalen Übereinkommen zur Verbesserung des Umweltschutzes in der Seeschifffahrt in der IMO;
- das Bekenntnis der Ostseeparlamentarierkonferenz zu einer integrierten Meerespolitik auf Grundlage des Grünbuches der Europäischen Kommission. Angesichts der Zuwachsprognosen im Schiffsverkehr kommt dem Thema Meeresumweltschutz besondere Bedeutung zu;
- die Fortschritte hin zu einer Meeresstrategie-Richtlinie der Europäischen Gemeinschaft, die die Umweltsäule der mit dem Grünbuch in Grundzügen skizzierten zukünftigen Meerespolitik der EU bilden soll;
- die Umsetzung und Realisierung der Nationalen Strategie für ein integriertes Küstenzonenmanagement;
- die Erfolge der seit mehr als drei Jahrzehnten kontinuierlichen Arbeit der Kommissionen zum Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets (HELKOM) und des Nordostatlantiks einschließlich der Nordsee (OSPAR);
- die ständige Fortentwicklung eines nationalen Notschleppkonzeptes, das für die Nord- und Ostsee und deren Küsten das bestmögliche Sicherheitsniveau in Unglücksfällen vorsieht.

3. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- dafür zu sorgen, dass fortschreitende Anforderungen an Schiffsicherheit, Sicherheit auf See und der Küsten- und Meeresschutz Bestandteil internationaler verbindlicher Rahmenrechtssetzungen werden;
- beim Schiffsverkehr ohne direkten internationalen Bezug bei der Übertragung des ISPS-Codes zunächst auf der Grundlage der konkreten Risikoanalysen der Umsetzung die Kosten- und Nutzenaspekte in ein für die Betroffenen akzeptables Verhältnis zu bringen;
- den Prozess einer integrierten Meerespolitik voranzutreiben;
- sich auf europäischer Ebene für die Umsetzung einer verbesserten Schiffsverkehrsüberwachung und von erweiterten Lotsenannahmepflichten in sensiblen Verkehrsbereichen einzusetzen;
- die Einrichtung und Erprobungsphase eines Maritimen Sicherheitszentrums innerhalb der rechtlichen Rahmenbedingungen in Cuxhaven zügig voranzubringen;
- die Einführung eines Seesicherheitsgesetzes zu diskutieren.

4. Abschließend fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auf,

- ihre maritime Strategie als Bestandteil ihrer Gesamtstrategie für Wachstum und Beschäftigung weiterzuentwickeln;
- angesichts der Bedeutung der zuvor beschriebenen Tatbestände und Entwicklungen für die politische und wirtschaftliche Positionierung der Bundesrepublik Deutschland die Maritimen Konferenzen regelmäßig (mindestens) im Zweijahresrhythmus fortzuführen und

- dem Deutschen Bundestag zwei Monate vor einer jeweiligen Konferenz über die Entwicklung und Zukunftsperspektiven der maritimen Wirtschaft zu berichten.

Berlin, den 28. Februar 2007

Volker Kauder, Dr. Peter Ramsauer und Fraktion
Dr. Peter Struck und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333